

⑩ 日本国特許庁 (JP)  
⑫ 公開特許公報 (A)

⑪ 特許出願公開  
昭56—71632

⑨ Int. Cl.<sup>3</sup>  
B 60 K 26/02

識別記号

庁内整理番号  
6475—3D

⑬ 公開 昭和56年(1981)6月15日

発明の数 1  
審査請求 未請求

(全 3 頁)

⑭ アクセルペダル

⑯ 特 願 昭54—145926  
⑰ 出 願 昭54(1979)11月9日  
⑱ 発 明 者 久保健二  
横浜市金沢区富岡町2636—59  
⑲ 発 明 者 菅野 渉  
千葉市花園1—16—20

⑱ 発 明 者 守屋真  
東京都品川区東大井3—20—4  
⑲ 出 願 人 日産自動車株式会社  
横浜市神奈川区宝町2番地  
⑲ 出 願 人 鬼怒川ゴム工業株式会社  
千葉市長沼町330番地  
⑲ 代 理 人 弁理士 有我軍一郎

明 細 書

1. 発明の名称

アクセルペダル

2. 特許請求の範囲

- (1) 可動プレートと、固定プレートと、前記可動プレートと固定プレートとを回動自在に連結する連結体と、を備えて弾性材料の被覆モールドにより前記可動プレートと固定プレートとを一定の角度をなして一体成形されるアクセルペダルにおいて、前記連結体を可撓性材料によつて構成したことを特徴とするアクセルペダル。
- (2) 連結体は、織布により形成され、可動プレートおよび固定プレートに夫々接着等により固定される特許請求の範囲第1項記載のアクセルペダル。
- (3) 連結体は、板バネにより形成され、可動プレートおよび固定プレートに夫々端部が固定される特許請求の範囲第1項記載のアクセルペダル。
3. 発明の詳細な説明

(1)

この発明は自動車に使用されるアクセルペダルに関する。

従来のアクセルペダルとしては、例えば第1, 2図に示すようなものがある。すなわち、可動プレート(1)と固定プレート(2)とを有し、両プレート(1)(2)の相対する端部にそれぞれ互い違いに突出して、断面が円弧をなす屈曲部(3)(4)が形成され、屈曲部(3)(4)を連通して形成される穴(5)内にシャフト(6)が挿通されて回動自在に両プレート(1)(2)を連結し、全体をゴムまたは合成樹脂などの弾性を有する材料(7)により被覆モールドして一体形成し、両プレート(1)(2)を一定の角度に保持するものである。このアクセルペダルの固定プレート(2)側を運転席の座上に例えばビス締めにより固設し、可動プレート(1)側の上部を図示されないエンジン制御装置に連結したペダルアーム(8)に係合させ、可動プレート(1)側を矢印Aの方向に足で押してシャフト(6)を中心として反時計回りに回動させ、ペダルアーム(8)を介して図示されないエンジンの出力を増大し、ま

(2)

た、押すことを止めて弾性材料(7)の弾性力、ペダルアーム(8)の反発力により可動プレート(1)を時計回りに回転させ、エンジンの出力を減少するように制御する。しかしながら、このような従来の通称オルガン式アクセルペダルにあつては、屈曲部(3)(4)により形成される穴(5)内にシャフト(6)を挿通して、全体を弾性材料(7)の被覆モールドにより一体成形するという構成となつていたため、穴(5)内に弾性材料(7)が侵入し、シャフト(6)と穴(5)との間隙を埋め、可動プレート(1)の内周を回転を阻害し、操作感を悪くしてエンジンの円滑な制御に支障を来すという問題点があつた。

この発明は、このような従来の問題点に着目してなされたもので、可動プレートと固定プレートとを回転自在に連結する連結体に板バネまたは布などの可撓性材料を使用することにより、前記問題点を解決することを目的としている。

以下、この発明を図面に基づいて説明する。

第3、4図は、この発明の一実施例によるアク

(3)

セルペダルを示す図である。まず構成を説明すると、(9)は矩形状の可動プレートである。(10)は矩形状の固定プレートであり、中央部に運転席の床の上にビス締めするための締付孔(11)を有する。(12)は連結体であり、粗物繊維または合成繊維の可撓性を有する矩形状の織布で構成され、適当な接着材により両プレート(9)(10)に固着されて、回転自在に両プレート(9)(10)を連結する。全体をゴムまたは合成樹脂等の弾性材料(7)の被覆モールドにより、両プレート(9)(10)を一定角度に保持して一体成形する。

次に作用を説明する。この実施例のアクセルペダルの固定プレート(10)側を、締付孔(11)をビス締めして運転席の床の上に固設し、可動プレート(9)側を図示されないエンジン制御装置に連結したペダルアーム(8)に係合させる。可動プレート(9)側を矢印Bの方向に足で押すと、連結体(12)とこれを包む弾性材料(7)がともに可撓性を有するので、可動プレート(9)側は連結体(12)を回転中心として反時計方向に回転する。可動プレート(9)

次に作用を説明する。この実施例のアクセルペダルの固定プレート(10)側を、締付孔(11)をビス締めして運転席の床の上に固設し、可動プレート(9)側を図示されないエンジン制御装置に連結したペダルアーム(8)に係合させる。可動プレート(9)側を矢印Bの方向に足で押すと、連結体(12)とこれを包む弾性材料(7)がともに可撓性を有するので、可動プレート(9)側は連結体(12)を回転中心として反時計方向に回転する。可動プレート(9)

(4)

したため、可動プレート側が円滑に回転し、アクセルペダルの操作感をよくして、エンジン出力の制御を円滑に行うことができるという効果がある。

また、後述の実施例においては、前述の効果に加えて、連結体である板バネのバネ定数を調節することにより、アクセルペダルの操作感を調節することができるという効果もある。

#### 4. 図面の簡単な説明

第1図は従来のアクセルペダルの要部を示す斜視図、第2図は従来のアクセルペダルの断面図、第3図はこの発明の一実施例のアクセルペダルの要部を示す斜視図、第4図はこの実施例のアクセルペダルの断面図、第5図は他の実施例のアクセルペダルの要部の斜視図、第6図はこの実施例のアクセルペダルの断面図である。

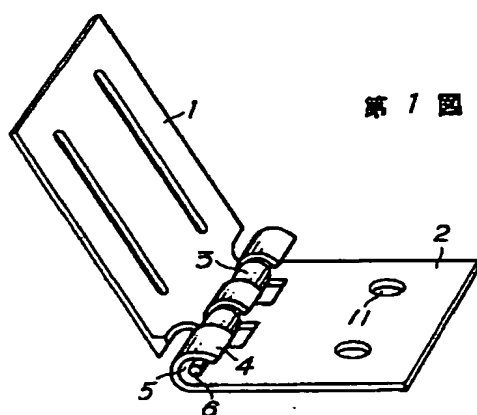
(7)・・・弾性材料 (9)・・・可動プレート

(10)・・・固定プレート (12)(13)・・・連結体

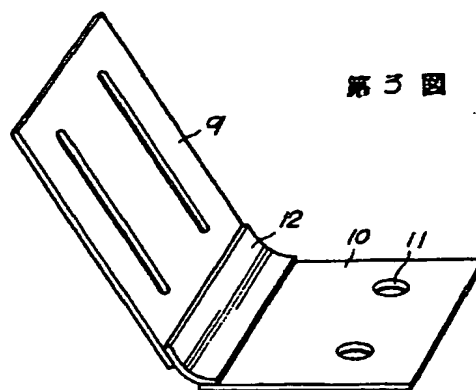
(6)

以上説明してきたように、この発明によればアクセルペダルにおいて、可動プレートと固定プレートとを回転自在に連結する連結体として布または板バネ等の可撓性を有する材料を使用

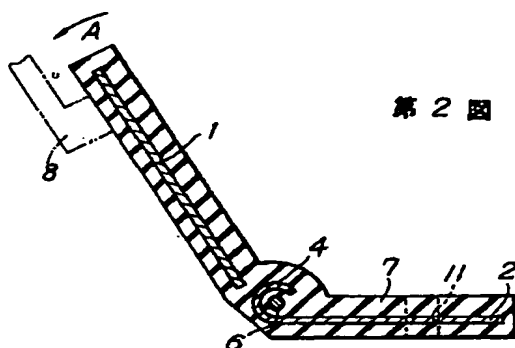
(5)



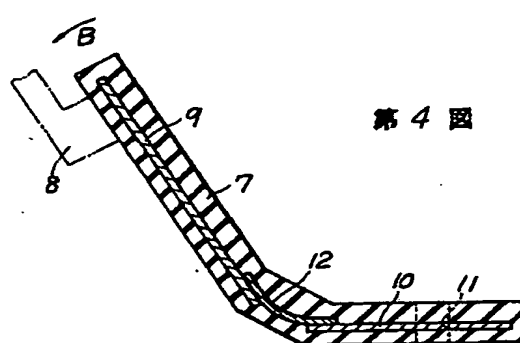
第 1 図



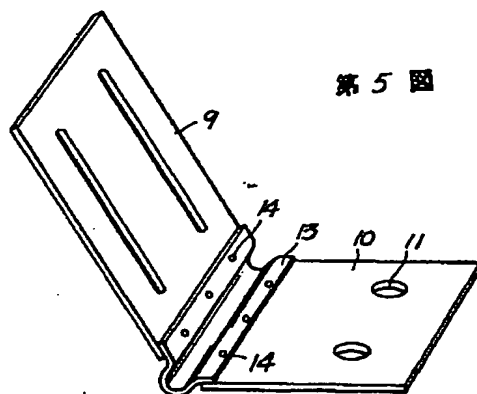
第 3 図



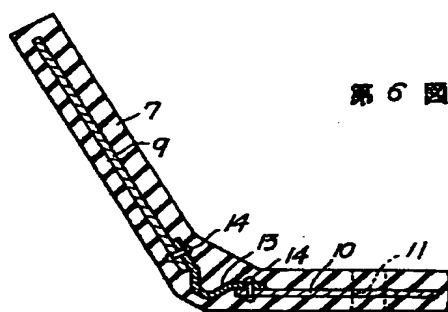
第 2 図



第 4 図



第 5 図



第 6 図